

DERWENT- 1994-018009

ACC-NO:

DERWENT- 199613

WEEK:

COPYRIGHT 1999 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Method of making bicycle wheel rim - involves forming flanks on rim profile which are then machined to form braking surfaces

INVENTOR: LACOMBE, J

PATENT-ASSIGNEE: MAVIC SA[MAVIN]

PRIORITY-DATA: 1992FR-0008892 (July 15, 1992)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
EP 579525 A1	January 19, 1994	F	018	B23P 013/02
DE 69301288 E	February 22, 1996	N/A	000	B23P 013/02
FR 2693672 A1	January 21, 1994	N/A	000	B23P 013/02
EP 579525 B1	January 10, 1996	F	019	B23P 013/02

DESIGNATED-STATES: BE CH DE ES GB IT LI NL BE CH DE ES GB IT LI NL

CITED-DOCUMENTS: 02Jnl.Ref; FR 2190547 ; FR 2614844 ; JP 01122701 ; JP 57205060 ; US 1518283 ; US 3433327 ; US 4142394 ; 2.Jnl.Ref ; JP 11022701

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
EP 579525A1	N/A	1993EP-0401704	July 1, 1993
DE 69301288E	N/A	1993DE-0601288	July 1, 1993
DE 69301288E	N/A	1993EP-0401704	July 1, 1993
DE 69301288E	Based on	EP 579525	N/A
FR 2693672A1	N/A	1992FR-0008892	July 15, 1992
EP 579525B1	N/A	1993EP-0401704	July 1, 1993

INT-CL (IPC): B21D053/30, B23B005/00, B23P013/02, B60B001/00, B60B021/06, B60B021/08

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 579525A

BASIC-ABSTRACT:

The method involves a stage of machining of the two flanks of the rim by removal of material to form two braking faces (20,21).The machining stage can involve turning or using a cutter (34).

The machining stage can be performed on both flanks simultaneously. The rim can be formed of an aluminium profile with two lateral flanges (3,4) forming the flanks.

ADVANTAGE- The surfaces are uniform for improved braking.

ABSTRACTED-PUB-NO: EP 579525B

EQUIVALENT-ABSTRACTS:

Manufacturing method of a rim for a cycle, characterised in that said method comprises a complementary machining step of the two flanks (18, 19) by removal of material to form two perfect and constantly spaced braking surfaces (20, 21).

CHOSEN- Dwg.2b/10 Dwg.1/10
DRAWING:

TITLE-TERMS: METHOD BICYCLE WHEEL RIM FORMING FLANK RIM
PROFILE MACHINING FORM BRAKE SURFACE

DERWENT-CLASS: P52 P54 P56 Q11

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1994-013688



Europäisches Patentamt
European Patent Office
Office européen des brevets



(11) Numéro de publication : **0 579 525 A1**

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(21) Numéro de dépôt : 93401704.7

(51) Int. Cl.⁵ : **B23P 13/02**, B60B 1/00,
B60B 21/06, B23B 5/00

(22) Date de dépôt : 01.07.93

(30) Priorité : 15.07.92 FR 9208892

(43) Date de publication de la demande :
19.01.94 Bulletin 94/03

(64) Etats contractants désignés :
BE CH DE ES GB IT LI NL

(71) Demandeur : MAVIC (S.A.)
Le Ripel
F-01990 Saint-Trivier-Sur-Molnans (FR)

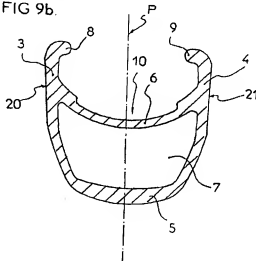
(72) Inventeur : Lacombe, Jean-Pierre
Le Corbier
F-74650 Chavanod (FR)

(74) Mandataire : Gasquet, Denis
Les Pléiades no. 24C, Park Nord-Anancy
F-74370 Metz-Tessy (FR)

(54) Procédé de fabrication d'une jante pour cycle et jante réalisée avec ce procédé.

(57) Procédé de fabrication d'une jante pour cycle, caractérisé en ce que ledit procédé comprend une étape complémentaire d'usinage des deux flancs par enlèvement de matière pour former deux faces de freinage (20, 21).

FIG 9b.



EP 0 579 525 A1

Jouve, 18, rue Saint-Denis, 75001 PARIS

07/06/2004, EAST Version: 1.4.1

La présente invention est relative à un procédé de fabrication d'une jante pour cycles. Elle concerne aussi les jantes réalisées avec le procédé.

Les jantes et notamment celles destinées aux cycles sont réalisées par un profilé en aluminium cintré. Dans la plupart des cas, elles sont reliées au moyeu par des nappes de rayons, afin de constituer la roue du véhicule. Les profilés utilisés sont de différents types, mais ont généralement la forme d'un U comprenant deux ailes latérales dont les parois extérieures constituent les faces du freinage contra lesquelles les patins de frein sont mis en pression pour assurer le freinage désiré. Ce type de jante, bien qu'offrant certains avantages, présente toutefois un certain nombre d'inconvénients. En effet, l'opération de cintrage du profilé pour lui donner sa forme circulaire, ne permet pas d'assurer une largeur de la jante de dimension précise et constante sur toute la circonférence de la cale-ci. Par ailleurs, l'opération de perçage des trous destinés à recevoir les écrous des rayons provoque des gonflements locaux créant ainsi une surface de freinage irrégulière déplaçante, et l'efficacité du freinage en est réduite d'autant. Par ailleurs, la jante étant réalisée par cintrage d'un profilé, comprend inévitablement un raccord au niveau de la jonction des deux extrémités de celui-ci, raccord qui, dans la plupart des cas, est difficile à réaliser parfaitement, que la jonction soit manchonnée ou soudée. La passage du raccord lors du freinage, provoque des à-coups, parturab encore les qualités de freinage et accélérant la vieillissement des pièces.

Certaines autres jantes sont réalisées en matériau composite et les flancs latéraux destinés au freinage présentant aussi des irrégularités néfastes à un bon freinage.

La présente invention propose donc un procédé de réalisation d'une jante dont les flancs sont usinés, assurés ainsi d'une part un parfait dimensionnement en largeur des surfaces de freinage, d'autre part, une homogénéité et une continuité de celle-ci, ainsi qu'une parfaite symétrie par rapport à l'axe de la roue et du plan général de symétrie de ladite jante.

Ainsi selon l'invention, le procédé de fabrication d'une jante pour cycle est caractérisé en ce que ledit procédé comprend une étape complémentaire d'usinage des deux flancs, par enlèvement de matière pour former deux faces du freinage parfaites.

Selon une caractéristique complémentaire, l'usinage est réalisé par enlèvement des copeaux grâce à un outil de coupe, et selon une méthode préférée, l'usinage des flancs se fait par tournage.

Selon un mode d'exécution du procédé, l'usinage des deux flancs se fait simultanément, mais il peut se faire alternativement d'un côté, puis de l'autre.

Selon une disposition préférée, la jante est formée par un profilé en aluminium comprenant deux ailes latérales formant deux flancs latéraux, et selon des caractéristiques complémentaires, le procédé

comprend les étapes préliminaires consistant à cintrer un morcaau de profilé d'aluminium pour lui donner la forme d'un anneau de grand diamètre et mettre ainsi bout à bout les deux extrémités, puis à solidariser les deux extrémités.

Selon un mode d'exécution donné à titre d'exemple, la solidarisation des deux extrémités se fait par soudage du type étincelage.

Selon une autre caractéristique, après l'étape de soudage, on procède à une première étape annexe consistant à supprimer le cordon de soudure par usinage, tandis que dans une deuxième étape annexe, on perce les trous pour les oeillets de retenue des écrous de rayon, et dans une étape finale, on place les oeillets en les serrant.

Selon une autre caractéristique du procédé, après l'étape complémentaire d'usinage et avant l'étape finale de mise en place des oeillets, on procède à une troisième étape annexe de traitement de la jante par anodisation, tandis que dans une variante du procédé, l'étape d'anodisation se fait avant l'étape complémentaire d'usinage.

Selon une variante d'exécution, après l'étape complémentaire d'usinage, on procède à une quatrième étape annexe consistant à déposer une couche de céramique sur les deux flancs usinés.

L'invention concerne aussi la jante réalisée avec le procédé, et dont les deux flancs sont usinés par enlèvement de matière.

D'autres caractéristiques et avantages de l'invention se dégageront de la description qui va suivre en regard des dessins annexés qui ne sont donnés qu'à titre d'exemples non limitatifs.

Les figures 1, 2a, 2b et 2c illustrent une jante selon l'invention.

La figure 1 est une vue en plan selon l'axe de la jante.

La figure 2a est une vue en coupe diamétrale selon II-II.

Les figures 2b et 2c sont des vues de détails en coupe, à plus grande échelle, montrant le profil de la jante, dans une coupe diamétrale au niveau d'un oeillet (figure 2c) et dans une coupe au-delà du niveau d'un oeillet (figure 2b).

Les figures 3 à 10 illustrent schématiquement le procédé de fabrication selon l'invention.

La figure 3 représente une première étape préliminaire.

La figure 4 est une vue en coupe transversale selon IV-IV de la figure 3.

Les figures 5a, 5b et 5c illustrent les différentes phases d'une deuxième étape préliminaire, la figure 5a illustrant la phase avant la cintrage, la figure 5b illustrant le cintrage proprement dit, tandis que la figure 5c illustre la phase après cintrage.

Les figures 6a, 6b, 6c et 6d illustrent une troisième étape préliminaire.

Les figures 7a et 7b illustrent une première étape

annexe.

La figure 8 illustre une deuxième étape annexe. Les figures 9a, 9b, 9c, 9d, 9e, 9f illustrent l'étape complémentaire selon l'invention.

La figure 10 montre une autre des étapes annexes du procédé.

La jante selon l'invention et portant la référence générale (1) est destinée à être équipée de façon connue au sol, de rayons, d'un moyau et d'un pneu pour constituer la roue d'un cycle. La jante proprement dite (2) du plan général de symétrie (P) est un anneau de grand diamètre d'axe (XX'), réalisé par un profilé en aluminium qui présente une section ayant la forme générale d'un U ouvert vers la périphérie extérieure, dans lequel est destiné à prendre place le pneu et la chambre à air éventuelle. Le profilé possède deux ailes (3, 4) latérales avantageusement symétriques par rapport au plan (P) reliées par deux parois transversales (5, 6) espacées l'une de l'autre : une paroi inférieure (5) et une paroi intermédiaire (6). Les deux parois (5, 6) étant légèrement courbées et formant avec des ailes latérales (3, 4) un caisson périphérique (7) destiné notamment à assurer la tenue mécanique et la rigidité de la jante, et notamment permettre aussi l'accrochage des rayons (non représentés). Notons par ailleurs que l'extrémité de chacune des ailes (3, 4) comprend une saillie locale (8, 9) destinée à retenir la pneu équipant la roue. Par ailleurs, la paroi intermédiaire (6) comprend un logement circulaire périphérique de retenue et de centrage (10) comprenant deux parois verticales (11, 12) et un fond (13) concave et dont la courbure est par exemple un arc de cercle. De plus, les parois intérieures latérales (14, 15) du caisson (7) sont au moins en partie formées par des portions de paroi internes (16, 17) sensiblement parallèles au plan (P) de symétrie générale, tandis que leurs prolongements sont convergents.

Selon l'invention, les flancs (18, 19) de ladite jante sont usinés par enlèvement de matière pour constituer des faces diamétrales de freinage (20, 21) qui sont planes et soit parallèles entre elles et parallèles au plan de symétrie (P), soit convergentes vers l'intérieur de la roue même, comme cela est représenté à la figure 9b et qui est une solution préférée, voire convergentes vers l'extérieur (EX). Ainsi, chacune des faces peut former avec le plan (P) un angle (A) d'environ 1,5 degrés. La retenue des rayons se fait de façon classique par des œillets (22a, 22b) fixés dans des trous (23a, 23b) réalisés dans les parois inférieures (5) et intermédiaires (6) du caisson selon des axes (YY') correspondant à ceux des rayons destinés à y être retenus. Bien entendu, la jante comprend un trou (24) destiné au passage de la valve de la chambre à air (figure 1).

Le procédé de fabrication selon l'invention de la jante est décrit ci-après et illustré schématiquement par les figures 3 à 10.

Salon ce procédé, les flancs (18, 19) de la jante

sont usinés dans une étape complémentaire afin de créer sur lesdits flancs (18, 19) des faces de freinage (20, 21) de caractéristiques dimensionnelles qualitatives parfaites et dont l'état de surface, l'homogénéité et la continuité sont sans reproche. Cette étape d'usinage n'est qu'une étape complémentaire et fait partie d'un ensemble d'étapes nécessaires faites avant usinage dans des étapes préliminaires ou après usinage dans des étapes ultérieures.

L'étape complémentaire selon l'invention, illustrée schématiquement aux figures 9a, 9b, 9c, 9d, 9e, 9f, est avantageusement un usinage par enlèvement de matière et par exemple par enlèvement de copeaux grâce à un outil d'usinage. L'usinage peut être du type meulage, rectification, fraisage, mais la solution préférée est celle du tournage en faisant pivoter la jante relativement à l'axe et/ou l'outil autour de l'axe (XX') de la jante et en déplaçant diamétralement selon F1 ou F2, l'outil d'usinage.

Avant de décrire plus précisément cette étape complémentaire sur laquelle nous reviendrons plus loin, nous allons décrire ci-après les étapes préliminaires.

La jante (2) est réalisée principalement et de façon connue, à partir d'un morceau de profilé en aluminium cintré. Ainsi, dans une première étape préliminaire (figures 3, 4), on découpe un morceau (25) de profilé d'aluminium de longueur (L) suffisante pour qu'une fois cintré, le diamètre (D) de la jante puisse être obtenu, et qui présente une section ayant la forme générale d'un U ouvert vers la périphérie extérieure (EX), dans lequel est destiné à prendre place la pneu et la chambre à air éventuelle. Le profilé possède deux ailes (3, 4) latérales avantageusement symétriques par rapport au plan (P) reliées par deux parois transversales (5, 6) espacées l'une de l'autre : une paroi inférieure (5) et une paroi intermédiaire (6). Les deux parois (5, 6) étant légèrement courbées et formant avec des ailes latérales (3, 4) un caisson périphérique (7) destiné notamment à assurer la rigidité de la jante. Notons par ailleurs que l'extrémité extérieure de chacune des ailes (3, 4) comprend une saillie locale (8, 9) s'étendant vers le plan (P) de symétrie, destinée à retenir la pneu équipant la roue. Par ailleurs, la paroi intermédiaire (6) comprend un logement circulaire périphérique de retenue et de centrage (10) comprenant deux parois verticales (11, 12) et un fond (13) concave et dont la courbure est par exemple un arc de cercle. De plus, les parois intérieures latérales (14, 15) du caisson (7) sont au moins en partie formées par des portions de parois internes (16, 17) sensiblement parallèles au plan (P) de symétrie générale. Les flancs latéraux (18, 19) étant légèrement courbés.

Dans une deuxième étape préliminaire illustrée aux figures 5a, 5b et 5c, on cintré le morceau de profilé (25) pour former un anneau circulaire (26) et mettre bout à bout ses deux extrémités (27, 28). L'opéra-

tion de cintrage se faisant grâce à une cintrreuse (250) qui comprend par exemple deux galats d'entraînement (251a, 251b), un galet de cintrage (252) et un galet de guidage (253). La figure 5a représente la phase d'introduction du profilé dans la cintrreuse (250). La figure 5b illustre la phase du cintrage proprement dite. La figure 5c illustre le morceau de profilé une fois cintré, les deux extrémités (27, 28) se faisant face.

Dans une troisième étape préliminaire, on solidarise ensemble les deux extrémités (27, 28) en les soudant bout à bout, comme cela est illustré aux figures 6a, 6b, 6c et 6d. L'opération de soudure se fait par exemple électriquement par étincelage, ce qui provoque la fusion des deux extrémités en contact et les lie ensemble par fusion et liaison intime de la matière. Cette fusion de la matière due à l'échauffement généré par le passage du courant provoque la formation d'un cordon de soudure faisant un bourrelet périphérique (29) au niveau de la jointure (31). L'opération de soudage se fait grâce à une soudeuse du type à étincelage (260) comprenant deux mâchoires (261a, 261b) destinées à retenir les deux extrémités (270, 280) du morceau cintré (26). Les mâchoires sont alimentées en courant électrique et se rapprochent pendant l'opération, mutuellement selon (f1, f2), l'espace initial (e1) entre les mâchoires diminuant progressivement pour devenir (e2) inférieur à (e1). Parallèlement à l'opération de soudage, on introduit (figure 6a) dans le caisson (7) de chaque extrémité (270, 280), une éclisse (271, 281) retenue dans ledit caisson par un poinçonnage (272, 282) de la paroi (8) correspondante. Chaque éclisse est enfoncée dans le caisson d'une longueur telle qu'en fin de soudure, les deux faces (273, 283) soient en contact. Ainsi, la distance initiale (E) est égale à (e1) moins (e2). La présence des deux éclisses empêche l'affondrement des cloisons du caisson (7) lors de l'opération de soudage.

Dans la suite du procédé, il est prévu une première étape annexe destinée à supprimer le bourrelet de soudure (29), avant que l'usinage des flancs ne soit fait dans l'étape complémentaire selon l'invention. Ainsi, dans cette première étape annexe (figures 7a, 7b), le cordon de soudure (29) est usiné extérieurement au profil et notamment au niveau des flancs, par une fraise (30) se déplaçant tout autour du profil au niveau de la soudure et dans le plan de jonction (31) (figure 7b). Par ailleurs, le cordon est aussi supprimé à l'intérieur du profil entre les ailes (3, 4) et le fond (5) grâce à une autre fraise pivotante (32) (figure 7a).

Dans une deuxième étape annexe illustrée schématiquement à la figure 8 faisant suite, on réalise les percages de la jante pour réaliser les trous (23a, 23b) respectivement dans les parois inférieures (5) et intermédiaires (6). A cet effet, on utilise un ou plusieurs forets épaulés (33) d'axe incliné successivement d'un côté et de l'autre, afin que les deux nappes de rayons y soient retenues dans de bonnes conditions. Par all-

leurs, dans cette opération, on réalise le trou (24) destiné au passage de la valve, qui est disposé avantageusement diamétralement par rapport au plan de jonction et de soudage (31).

On procède ensuite à l'étape complémentaire selon l'invention, illustrée aux figures 9a, 9b, 9c, 9d, 9e et 9f, qui consiste à usiner les flancs (18, 19) de la jante ainsi formée. La figure 9a est une vue en coupe avant usinage, tandis que la figure 9b est une vue en coupe après usinage. L'usinage est réalisé par anélevement de la matière latérale (180, 190) pour réaliser des faces diamétrales (20, 21) de freinage parfaites aussi bien du point de vue état de surface que du point de vue dimensionnel. L'usinage peut être de tout type et peut par exemple être du tournage en faisant tourner la jante ou l'outil autour de l'axe (XX') de la roue et en déplaçant diamétralement l'outil (34a, 34b) diamétralement selon F1 et vers le centre, comme cela est représenté, ou vers l'extérieur selon F2. On réalise l'usinage d'un des flancs, et ensuite l'autre, ou les deux simultanément.

L'usinage permet d'une part d'obtenir un dimensionnement au largeur (l) précis, d'autre part de créer des faces de freinage (20, 21) parfaites, homogènes et continues, tant dans leur aspect dimensionnel que dans leur aspect état de surface. En effet, l'usinage permet en plus de faire disparaître la zone de jonction, et permet ainsi un freinage parfait sans à-coups.

Les faces de freinage (20, 21) sont avantageusement symétriques par rapport au plan (P) et peuvent être parallèles entre elles, mais aussi convergentes vers l'axe de la roue, comme cela est illustré, pour former par exemple un angle (A) d'environ 3 degrés, mais elles peuvent être tout aussi bien divergentes.

Dans une étape ultérieure ou troisième étape annexe, on fait subir à la jante ainsi usinée, un traitement anodique ou anodisation, réalisée de façon classique (non représentée).

Dans une étape suivante finale, on réalise l'oeilletage en plaçant les différents rivets (22a, 22b), comme cela est représenté à la figure 10, et grâce à une bouterolle (35).

Dans une variante de procédé, on peut, après l'étape complémentaire d'usinage, procéder à une opération annexe qui consiste à faire un dépôt de céramique sur les deux flancs (20, 21) ainsi usinés. Cette opération se faisant donc après l'opération d'usinage et l'étape finale correspondant à celle de la pose des oeillets. Par contre, l'anodisation faite après l'usinage dans le procédé précédent est effectuée selon cette variante, avant l'usinage des flancs (18, 19).

Il va de soi que l'invention n'est pas limitée à une jante formée par un profilé en aluminium, mais qu'elle peut être de tout autre type et notamment en matériau composite ou autre.

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée aux modes de réalisation décrits et représentés à titre d'exemples, mais elle comprend aussi tous les équ-

valents techniques ainsi que leurs combinaisons.

Ravendications

1. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle, caractérisé en ce que ledit procédé comprend une étape complémentaire d'usinage des deux flancs (18, 19) par enlèvement de matière pour former deux faces de freinage (20, 21).
2. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 1, caractérisé en ce que l'usinage est réalisé par enlèvement de copeaux grâce à un outil de coupe (34a, 34b).
3. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 2, caractérisé en ce que l'usinage des flancs (18, 19) se fait par tournage.
4. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 3, caractérisé en ce que l'usinage des deux flancs (18, 19) se fait simultanément.
5. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle de plan général de symétrie (P) et d'axe de symétrie générale (XX') selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce que le procédé consiste à réaliser la jante avec un profilé en aluminium comprenant deux ailes latérales (3, 4) formant deux flancs latéraux (18, 19).
6. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisé en ce qu'avant l'étape complémentaire, la, le procédé comprend les étapes préliminaires suivantes :
 - cintrage d'un morceau de profilé d'aluminium (25) pour lui donner la forme d'un anneau (26) de grand diamètre et mettre ainsi bout à bout les deux extrémités (27, 28);
 - solidarisation des deux extrémités (27, 28).
7. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 6, caractérisé en ce que la solidarisation des deux extrémités (27, 28) se fait par soudage du type étincelage.
8. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 7, caractérisé en ce qu'après l'étape de soudage, on procède à une première étape annexe consistant à supprimer le cordon de soudure (29) par usinage.
9. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 8, caractérisé en ce qu'après la première étape annexe, on réalise une deuxième étape annexe consistant à percer les trous (23a, 23b) pour les oeillets de retenue (22a, 22b) des écrous de rayon.
10. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 8, caractérisé en ce que dans une étape finale, on place les oeillets (22a, 22b) en les sertissant.
11. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon l'une quelconque des revendications précédentes,

caractérisé en ce qu'après l'étape complémentaire d'usinage et avant l'étape finale de mise en place des oeillets, on procède à une troisième étape annexe de traitement de la jante par anodisation.

12. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon l'une quelconque des revendications 1 à 10, caractérisé en ce qu'avant l'étape complémentaire d'usinage, on procède à une troisième étape annexe de traitement de la jante par anodisation.

13. Procédé de fabrication d'une jante pour cycle selon la revendication 12, caractérisé en ce qu'après l'étape complémentaire d'usinage, on procède à une quatrième étape annexe consistant à déposer une couche de céramique sur les deux flancs usinés.

14. Jante pour cycle, de plan général de symétrie (P) et d'axe de symétrie (XX'), réalisée par le procédé selon l'une quelconque des revendications précédentes, caractérisée en ce que ses deux flancs (18, 19) sont usinés par enlèvement de matière.

15. Jante pour cycle selon la revendication 14, caractérisée en ce que les deux flancs (18, 19) usinés sont parallèles au plan (P) de la symétrie générale.

16. Jante pour cycle selon la revendication 15, caractérisée en ce que les deux flancs (18, 19) usinés sont convergents.

17. Jante pour cycle selon l'une quelconque des revendications 14 à 16, caractérisée en ce qu'elle est réalisée par un profilé en aluminium entre les deux ailes (3, 4).

18. Jante pour cycle selon la revendication 17, caractérisée en ce que le profilé comprend entre les deux ailes (3, 4), une gorge intérieure (10) de centrage.

FIG 1

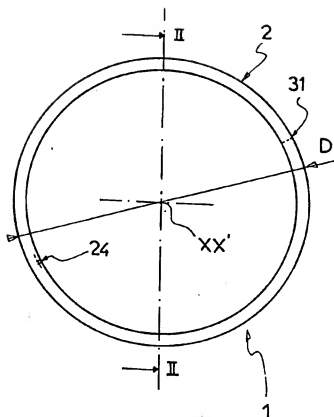


FIG 2a

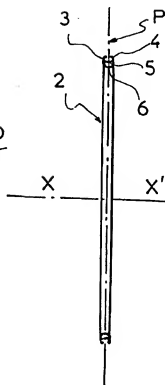


FIG 2b

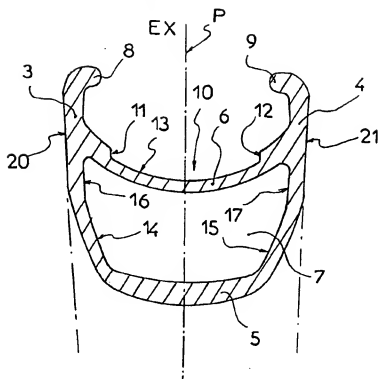


FIG 2c

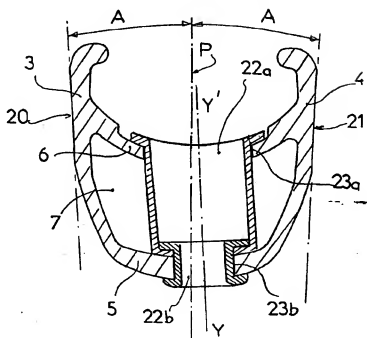


FIG 3

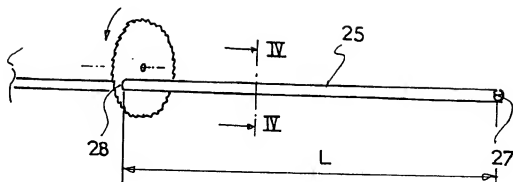
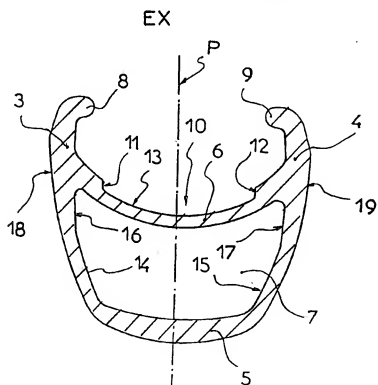


FIG 4



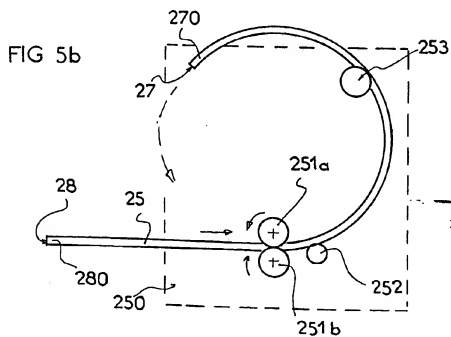
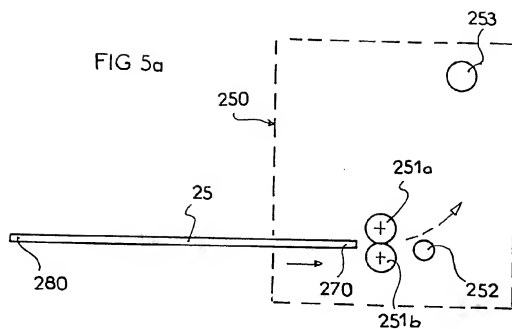


FIG 5c

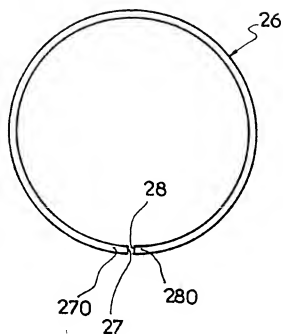


FIG 6a

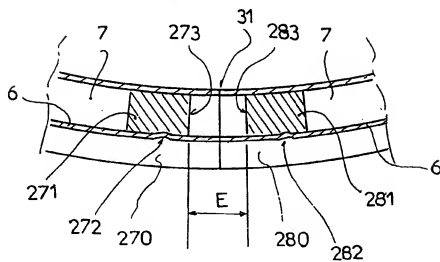


FIG 6b

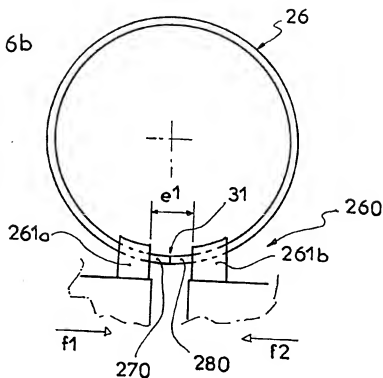


FIG 6c

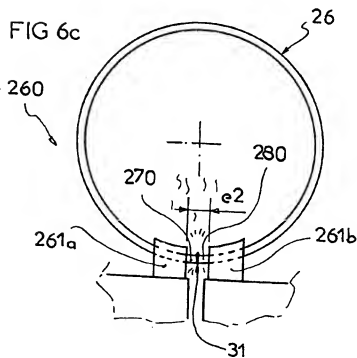


FIG 6d

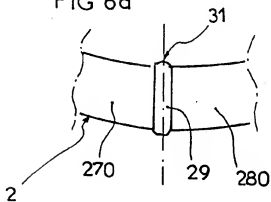


FIG 7a

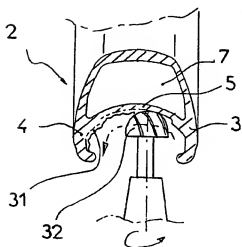


FIG 7b

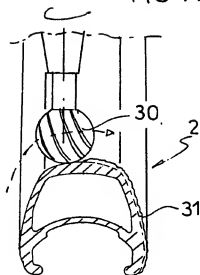
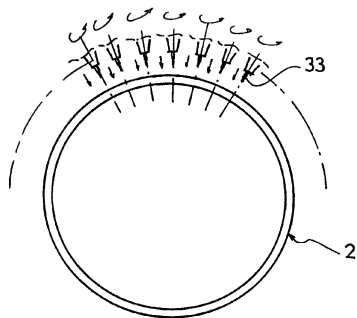
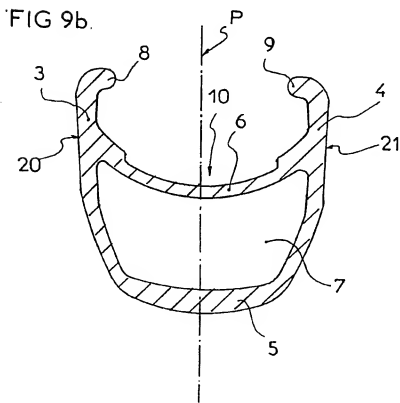
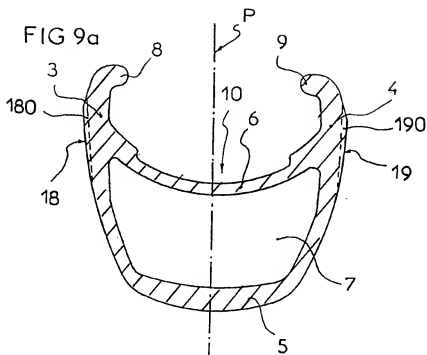


FIG 8





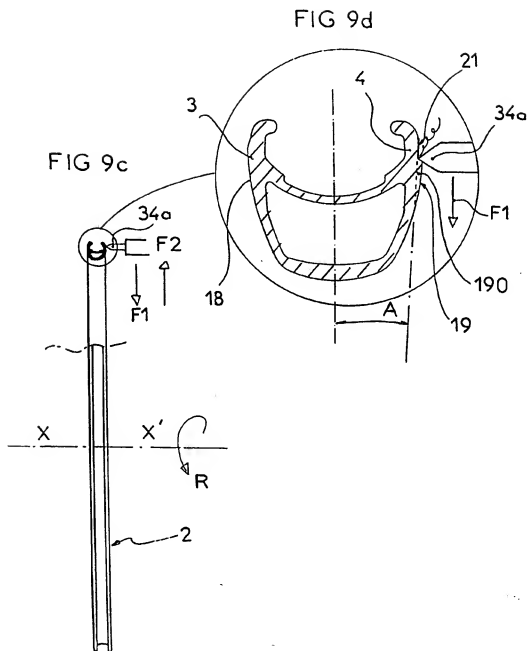


FIG 9f

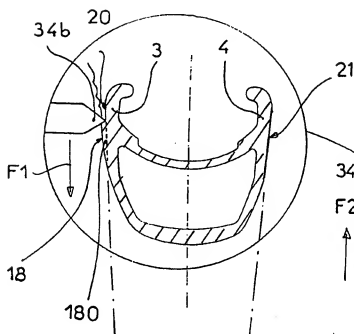


FIG 9e

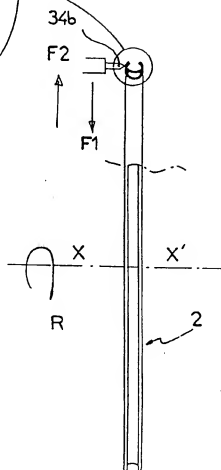
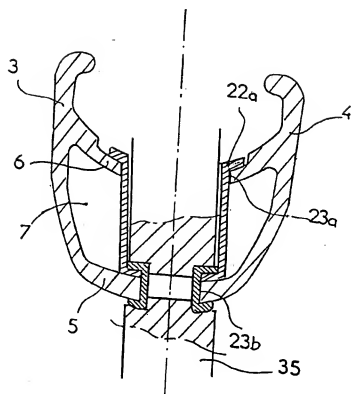


FIG 10



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande

EP 93 40 1704

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (et. Cl.5)
A	US-A-1 518 283 (THEBERATH) * page 1, ligne 9 - ligne 15 * * page 2, ligne 63 - ligne 78; figures *	1,2,14	B23P13/02 B60B1/00 B60B21/06 B23B5/00
A	US-A-3 433 327 (REGIS) * colonne 3, ligne 5 - ligne 6; revendication 1; figures *	1,2,14	
A	FR-A-2 190 547 (B.V. MACHINEFABRIEK A. FONTIJNE) * page 1, ligne 1 - ligne 15; figure 1 * * page 3, ligne 32 - page 4, ligne 26 *	1,6-8	
A	US-A-4 142 394 (DAMMAN) * colonne 1, ligne 15 - ligne 25 * * figures *	1,5,6,9, 10,17	
A	FR-A-2 614 844 (MICROMAG) * page 1, ligne 14 - ligne 24; figure 1 *	5,15,16, 18	
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 007, no. 059 (M-199) 11 Mars 1983 & JP-A-57 205 060 (ARAYA KOGYO K.K.) 16 Décembre 1982 * abrégé *	8	DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (et. Cl.5) B23P B60B B23B B21D
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 013, no. 365 (M-859) 15 Août 1989 & JP-A-11 22 701 (BRIDGESTONE CYCLE CO) 16 Mai 1989 * abrégé *	13	
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 23 SEPTEMBRE 1993	Examinateur PLASTIRAS D.
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES			
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : artère-plan technologique Q : divulgation non-écrite P : document intercalaire		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande I : cité pour d'autres raisons A : membre de la même famille, document correspondant	

INFO Fourni sous la loi de 1963